

СОБРАНИЕ АКТИВА МОСКОВСКОЙ ПАРТОРГАНИЗАЦИИ

12—13 августа состоялось собрание актива Московской областной и городской организации ВКП(б), посвященное итогам очередного пленума ЦК ВКП(б).

Собрание открыл секретарь МК и МГР ВКП(б) тов. Щербаков. Ключевыми по пунктам повестки дня были: отчет о работе пленума ЦК ВКП(б) во главе с товарищем Сталиным.

С докладом об итогах очередного пленума ЦК ВКП(б) выступил встреченный продолжительными аплодисментами секретарь МК и МГР ВКП(б) тов. Щербаков.

Пленум Центрального Комитета ВКП(б), — говорит тов. Щербаков, — заслуживает сообщения товарища Молотова о внешней политике правительства, одобряя его, обсуждая вопросы об уборке и заготовке сельскохозяйственных продуктов, о контроле над проведением в жизнь Указа Президиума Верховного Совета СССР о переходе на восьмичасовую рабочую неделю, семичасовую рабочую неделю и о запрещении самовольного ухода рабочих и служащих с предприятий и учреждений. Пленум одобрял также предложение Совнаркома СССР об образовании Наркомата Государственного Контроля.

Подробно останавливаясь на вопросе о контроле над проведением в жизнь Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 года, тов. Щербаков подчеркнул, что пленум ЦК ВКП(б) вскрыл крупнейшие ошибки в работе партийных организаций по осуществлению Указа. Ряд партийных организаций саботировался от рук руководства этой работой, предоставлял ее самотеку. Локари, пропускники и руководители предприятий и учреждений, которые не потрудились, во многих случаях остаются беззащитными, органы суда и прокуратуры проявляют неподушенный либерализм.

Самое серьезное внимание необходимо обратить на положения, которые по ряду предприятий и учреждений возросли. Эти положения дезорганизуют нормальную работу, наносят огромный ущерб государству. То же самое необходимо сказать об отлучках на время работы, об уходе на обед раньше положенного времени, о возвращении позже положенного времени.

НА РАЙОННЫХ СОБРАНИЯХ ПАРТИЙНОГО АКТИВА

Во всех районах города Грозного прошли районные собрания партийного актива, посвященные обсуждению решений очередного пленума ЦК ВКП(б) и III пленума Чечено-Ингушского областного комитета.

На собраниях партактива Октябрьского района секретарь райкома т. Кошкин в своем докладе подчеркнул, что за время после опубликования Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня на предприятиях и в учреждениях района еще не изжиты пропуски и нарушения трудовой дисциплины. Партийные организации не контролировали проведение в жизнь Указа, предоставляли это дело самотеку.

В прениях по докладу т. Кошкина парторг ЦК ВКП(б) в контроле бурения тов. Гаврилов заявил, что народный суд Октябрьского района не может с исполнением своих решений. Промеся, как оставил пропускников Маркина и Итхонкина, а по существу до сих пор они еще не наказаны.

В прениях выступили также тт. Кузнецов, Носов, Потапов, Сергеев и другие, которые отмечали исключительное значение для народного хозяйства страны Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня 1940 г.

На собраниях партийного актива Станинского района присутствовало 230 человек. В прениях по докладу секретаря райкома т. Чернышова выступили тт. Григоренко, Кольцов, Сафарянц и другие. Все они горячо одобрили решения пленума ЦК ВКП(б) и пленума Чечено-Ингушского областного комитета, подчеркивая резкую критику некоторых партийных и хозяйственных руководителей, которые еще абстрагируются от пропускников и дезорганизаторов производства.

На собраниях было отмечено, что на ряде предприятий района хозяйственные и партийные организации еще слабо борются с дезорганизаторами производства. В ремонтно-монтажном пункте треста Грознефтехим, где директором т. Енин, имел место случай, когда несколько рабочих ушли с работы на два часа раньше срока.

В Производственно-товарной конторе сделали пропуски коммунисты Поддубский, Мехидов, Перушкин, на котором подзаголовок имел место случай, когда ныне исключенный из партии Понавский пришел на работу в нетрезвом виде. Нередко отдельные партийные организации и хозяйственные руководители абстрагируются от пропускников и дезорганизаторов производства. Так, на первом нефтеперерабатывающем заводе партийное собрание вместо того, чтобы исключить из рядов партии пропускника Красноварова, объявило ему выговор.

Директор 1-го нефтезавода т. Бяковский давал хвалебные характери-

стики отпавшим под суд пропускникам и дезорганизаторам производства, а мастер котельного цеха ремонтно-монтажной конторы т. Петров заготовил стандартный текст хвалебных характеристик, которые выдавались всем нарушителям трудовой дисциплины.

Партийный актив осудил подобное поведение руководителей партийных и хозяйственных организаций, как антипартийную практику, потворствующую дезорганизаторам производства.

С большой активностью прошло собрание партактива в Молотовском районе. Высказавшись по докладу секретаря райкома ВКП(б) тов. Мазурин, тт. Мельников, Ткаченко, Ионин, Шинкин и другие со всей остротой ставили вопросы борьбы с пропускниками, дезорганизаторами производства и их наказаниями.

В своем решении собрание партактива констатировало наличие гилого либерализма к пропускникам и злостным дезорганизаторам производства со стороны руководителей Грозненского консервного и пищеваренного заводов, где пропускники получали справки и характеристики о якобы их примерной работе на предприятиях.

На собраниях партийного актива Орджоникидзевского района, выступавший по докладу секретаря райкома ВКП(б) т. Гордеева коммунисты подвергли резкой критике существующие недостатки в проведении в жизнь Указа Президиума Верховного Совета СССР от 26 июня.

Тов. Работу подверг резкой критике работу прокуратуры Орджоникидзевского района т. Хондус и судебного работника Гориславского, которые пытались на активе показать работу прокуратуры по привлечению к ответственности пропускников в розовом свете. Либерализм с пропускниками, преступная затиха в расследовании и преследении пропускников к ответственности — вот что еще имеется в практике этих ответственных работников.

Далее выступили тт. Кожеев, Сергеев, Заренкин, Бердичевский и др. В своем решении партийный актив отметил, что партийные организации не осуществляли контроля над проведением в жизнь Указа, предоставляли это дело самотеку.

До сих пор отдельные партийные организации либерализируют с пропускниками-коммунистами. Так, например, до сих пор не привлечен к ответственности пропускник Таев — он же заместитель секретаря парторганизации Водоканалтреста.

На всех собраниях партактива решения пленума ЦК ВКП(б) и пленума Чечено-Ингушского областного комитета единодушно одобрены и приняты к неуклонному исполнению.

18 августа советский народ будет восторженно праздновать День сталинской авиации. Советская авиация встречает свой традиционный праздник блестящими победами, одержанными в боях за родину и на фронтах культурно-хозяйственного строительства. Грозная советская авиация, являющаяся великим оружием борьбы за мир, за процветание социалистической родины.

Капиталистические государства Западной Европы и США уже в мировую войну имели тысячи самолетов, мощную авиационную промышленность, много опытных конструкторов, летчиков и штурманов. Между тем в России в то время авиации почти не было. Русские авиационно-оборонные заводы выпускали главным образом самолеты иностранных конструкций, детали самолетов изготовлялись за границей.

Парти большевиков, советской власти пришлось в трудные годы интервенции и блокады заново создавать авиацию.

В годы гражданской войны Ленин и Сталин прилагали героические усилия, чтобы собрать, сколотить в боевые отряды несколько сот машин. Летчик принимал все меры для сохранения заводов и мастерских, отменял решения врага народа Рыкова, который хотел ликвидировать авиационные предприятия. В ноябре 1918 года Ленин лично знакомится с работами Московской летной школы.

Организованная Лениным и Сталиным советская авиация самоотверженно билась с интервентами и белогвардейцами. При разгроме банд Мамонова по указанию Ленина самолеты впервые действовали против конницы с брошенного места. Когда в 1919 г. создавалось угрожающее положение под Петроградом, товарищ Сталин сколотил группу более чем из пятидесяти самолетов. Эта группа сыграла немалую роль в разгроме банд Юденича. Летая в одиночку на изощренных машинах, советские летчики были не только летчиками-белогвардейцев, но и летчиками-наемной Польши, но и английскими летчиками, именным отличием по тому времени машины и боевой опыт мировой войны.

Безаварная преданность красивых летчиков и техников дала пролетарской революции, их исключительная выдержка и знание своего дела обеспечили нашей авиации успехи репидитивно на всех фронтах.

За время гражданской войны Красный воздушный флот сумел, невзирая на ужасающее состояние материальной части, сделать свыше 10.000 боевых полетов, налетать свыше 25.000 часов, осмотреть около 40 миллионов квадратных километров и сбросить на врага около 7.000 бомб. Кроме того, над территорией, занятой интервентами и белогвардейцами сброшено было около 5.000 килограммов авиационной литературы.

В историю советской авиации вошла имена летчиков-героев гражданской войны: погибшего смертью храбрых Самойловича, работавших и сейчас в военно-воздушных силах Красной Армии товарищи Васильченко, П. И. Новиков, Антошина, П. Г. Алексеева, Стрелова и других.

После окончания гражданской войны Ленин и Сталин уделяют исключительное внимание строительству авиации. Уже в 1923 году наша промышленность выпустила первый советский самолет «Р-1» и мотор «М-5». Из года в год растет авиационная промышленность. Особенно бурно она развивается в годы первой сталинской пятилетки.

За вторую сталинскую пятилетку наш самолетный парк увеличился больше чем в два раза. Тяжелобомбардировочная авиация выросла втрое, истребительная — в два с половиной раза. Мощь бомбового залпа увеличилась втрое. Неизмеримо выросли скорость, высота и дальность полетов.

В результате успешного выполнения планов сталинских пятилеток, с результатов огромного внимания со стороны партии и правительства и лично товарища Сталина СССР стал могучей авиационной державой. Военно-воздушный флот советской страны превратился в грозную, непобедимую силу.

На XVIII съезде ВКП(б) товарищ Ворошилов, оценивая состояние наших военно-воздушных сил, привел следующие данные:

«Военно-воздушные силы по сравнению с 1934 годом выросли в своем личном составе на 138 процентов, т. е. стали больше почти в два с половиной раза».

Самолетный парк в целом вырос на 130 процентов, т. е. увеличился значительно больше, чем в два раза. Если же выразить возросшую мощь воздушного флота в людских силах авиаторов по сравнению с 1934 г., то мы получим увеличение на 7.900.000 лодочных сил или почти на 213 процентов по сравнению с тем, что было 5 лет тому назад...».

Мы имеем истребители, летающие со скоростью свыше 600 километров в час и вооруженные самыми скорострельными в мире пулеметами и пушками. Наши бомбардировщики по своим скоростям не уступают, а в своих дуг-

лих образцах и превосходстве скорости лучших бомбардировщиков капиталистических стран.

Работники авиационной промышленности за годы сталинских пятилеток сумели дать машины, на которых летный состав советской страны с честью выполняет лозунг: «Летать выше, дальше и быстрее всех».

Товарищ Сталин уделяет исключительное внимание развитию авиационной промышленности, работе каждого конструктора, директора авиационных заводов неопытно вызвали товарищем Сталиным для разрешения наиболее важных вопросов авиационного строительства. Вынахаживали и включили в каждую деталь строителей самолетов и моторов, товарищ Сталин поражает даже крупных специалистов познаниями в области авиации. Вместе с тем все работники авиационной промышленности знают, как требователен создатель и творец нашей авиационной промышленности в борьбе за качество самолетов и моторов.

Гордостью советской авиации, гордостью всего советского народа являются замечательные кадры наших летчиков — безстрашных, в совершенстве владеющих техникой, беззаветно преданных социалистической родине.

Товарищ Сталин неустанно воспитывает наших летчиков, отечески заботится о них. Советский народ в знак особой любви к летчикам называет их горным именем сталинских соколов.

И летчики социалистической державы достойны заботы, достойны восторженной любви.

Железная воля, умение идти на риск, отвага, сочетаясь со знанием дела, преданность родине — вот качества советских летчиков.

Одним из отличительных свойств советского летчика является взаимная выручка и поддержка в бою.

Во время выполнения боевого задания зенитной артиллерией бомбофлот был побит самолет летчика Топалова и штурмана Вязькова. Тов. Топалов проявил вынужденную посылку на озеро на территории противника, экипаж другого самолета — летчик Летунин и штурманский решительности товарищей. С риском для жизни на плечу безжалостно в атаку бомбофлот тов. Летунин послал свой самолет ридом с подобной машиной.

Взяв товарищей на плоскости своего самолета, Летунин и Вязьковский под сильным огнем противника взлетели и благополучно произвели посылку на своем аэродроме.

Однажды группа бомбардировщиков уничтожила воинские склады белогвардейцев и бомбардировщик железнодорожное полотно. Ова деватка, действовавшая в составе этой группы, и сопроводившее ее зенитное истребительное были обстреляны сильными зенитными огнем неприятеля. Истребитель подполковник Вышесенко получил серьезные повреждения и вынужден был опуститься на вражеской территории. Командир звена тов. Лобач заметил это. Сбросив несколько крупнокалиберных снарядов, он сбросил в место посадки Вышесенко, он сбросил в место посадки.

Летчики положили полугорючий самолет. Затем товарищ Лобач и Вышесенко разместились в одном из самолетов. Несмотря на исключительную трудность и крайнюю неудобность полета, они благополучно достигли своего аэродрома.

Эти примеры отваги и героизма советских летчиков говорят об их высокой боевой выучке, о замечательной инициативе в бою, о беззаветной преданности социалистической родине, коммунистической партии и товарищу Сталину.

За последние годы качество советских самолетов, боевая выучка и героизм советских летчиков получили серьезную проверку в боях за родину. Защищая восточные и западные границы отечества, являвшаяся непреодолимой преградой дружественной Монгольской Народной Республики, крупные авиационные части вели истинно героические бои. Эти бои проходили в условиях полного и безраздельного господства в воздухе советской авиации.

Врагам нашей родины пришлось не один раз испытать на себе силу и мощь героической советской авиации. В боях на Халхин-Голе, в Западной Украине и Западной Белоруссии, в Финляндии советские летчики, проявлявшие товарищам Сталиным, величайшую чужую храбрость, мужества и отвагу. Враги неизменно терпели жестокое поражение и теряли волю к сопротивлению.

Только за три воздушных боя (22, 24 и 26 июля 1939 года) советская авиация истребила авиацию противника 81 самолет противника. Во время событий у границы Монгольской Народной Республики с 15 мая по 15 сентября 1939 года монголо-советская авиация сбросила 660 самолетов противника, потерял при этом 143 самолета.

Во время боев с финской безгражданной советским летчикам пришлось сражаться в исключительно

трудных условиях. Летать часто приходилось при температуре ниже 50 градусов, при отсутствии видимости, в тумане, в тумане, в условиях обледенения самолетов, на джестро-обледенении, малонаселенной местности, не имеющих никаких ориентиров. Зинаидо-аварийские авиаторы в ситуациях, что какие-либо серьезные действия авиации в таких условиях невозможны. Однако советские летчики доказали обратное и заслужили своей работой высокую оценку партии, правительства и всего советского народа.

Финская авиация почти все время летала в тумане, авиация укрывалась от наших самолетов. Не помогали ни английские самолеты, ни иностранные «доброборцы». Когда иностранные войска начали решительный штурм «Линия Маннергейма», финская авиация попыталась было появиться на поле боя, но разоспешенность наших войск, не получая такой удачи от которого уже не оправдалась до конца войны. Финны возлагали большие надежды на английские бомбардировщики «Бристоль-Бленхейм». Сами англичане считают этот самолет наиболее современным типом современного бомбардировщика. При первом же появлении самолетов «Бристоль-Бленхейм» на Карельском перешейке наши истребители сразу сбивали пять из них, после чего самолеты этого типа больше не показывались. Несмотря на то, что Ленинград отстоял только на 70—80 километров от линии боевого соприкосновения, финны за все время войны ни разу даже не пытались бомбардировать столь заманчивую цель. По их собственному признанию, Ленинград «был прикрыт непроницаемой стеной советских истребителей».

Советские летчики отлично выдержали боевую проверку. В боях за родину выдвинулись могучая когорта героев, овеянных славой, окруженных любовью народа. За участие в боях с врагами социалистического отечества 161 летчик получил высокое звание Героя Советского Союза. Третьи летчики получили правительственные награды. Они обогатились боевым опытом и этот опыт умело использовали для дальнейшей выучки. Каждое воздушное сражение советские летчики изучают глубоко и серьезно, они не перестают за старое, не топчутся на месте, не придерживаются установившихся шаблонов. Боевая учеба военно-воздушных сил строится так, чтобы каждый экипаж, подразделение, часть могли в любую минуту вступить в бой с любым врагом на любом театре войны и победить его с наименьшей затратой крови.

В хозяйственном и культурном строительстве родины наши летчики показали свое высокое мастерство. Беспримерные подвиги Героев Советского Союза Чкалова, Байдукова, Белюкова, Громова, Юмашева, Даникина, Сиприца, Грозубовича, Водопьянова, выполняющий перед женского экипажа тов. Нестеренко и других дали советской авиации первенство в борьбе за дальность, высоту и скорость полета, помогли ополчить новые боевые трассы, облегчили освоение Арктики и великого Северного морского пути, обеспечили завоевание Северного полюса и тем внесли огромный вклад в науку.

Самолет как самое быстрое средство сообщения и связи особенно важен в тех районах, где нет обычных средств транспорта и связи. Общая протяженность советских воздушных линий в 1940 году достигла 135.000 километров. По протяженности воздушных линий Советский Союз обогнал все крупнейшие капиталистические страны мира (протяженность воздушных линий в США — 103 тысячи километров, во Франции — 62 тысячи километров, в Англии — 37 тысяч километров). Советская страна имеет величайшую в мире не сложную и длинную линию Москва — Владивосток общей протяженностью 8.190 километров. Самолет пролетает это расстояние за 47 часов, в то время как самый скорый поезд идет из Москвы во Владивосток восемь суток. Сеть гражданских авиационных соединений самые отдаленные районы страны с ее важнейшими промышленными, культурными и политическими центрами с ее красной столицей. Ба-молеты несут на далекие окраины товары, почту, медицинскую помощь, кинокартины. Авиация приобретает отдаленные уголки нашей родины к купу и культурной социалистической жизни.

Наши гражданские самолеты выполняют большую работу по разведке хода рыб на рыбных промыслах, ликвидируют лесные пожары, ведут работы с грызунами и насекомыми на колхозных полях, уничтожают малярийных комаров.

Самолеты доставляют людей и грузы на суровый Север, в Восточную Сибирь, на Камчатку, в Казахстан. Авиация в советской стране стала такой же экономически культурной силой, как железные дороги и радио.

Большое значение имеет гражданский воздушный флот как резерв военно-воздушных сил. В случае необходимости гражданский флот может быть мобилизован и превращен в боевой.

Великий летчик нашего времени Валерий Чкалов в статье «Сталинская авиация» писал:

«Сталин с летчиками вместе. Летчик учится и делает мысли: быть отличником. Летчик готовит самолет — проверяет все, до последней заклепки. Летчик взлетает — вкладывает все умение, все мастерство, — об умении говорил Сталин. Летчик выполняет сложные фигуры — берет из машины все без остатка, — такую машину летчик не забудет. Летчик идет на посадку — гордый, счастливый сокол на родной родине — у него все в порядке, он с честью выполнил сталинское задание».

И если друг только посмеется напад на ястреба, как жестоко ползает: он в первой же схватке с этим отважным, безстрашным пленником сталинских орлов! Мы пойдем в бой с образом Сталина в сердце, и это даст нам безудержную смелость, безстрашную решимость, о которые разобьются любой враг».

Капитан В. НИКОЛЬСКИЙ. (НА СТРАЖЕ).

ности гражданский воздушный флот целиком будет обслуживать нужды обороны. Помимо этого он даст военной авиации тысячи прекрасных летчиков.

VI. Советский народ — крылатый народ. Миллионы молодых советских патриотов стремятся овладеть авиационной техникой. Это движение молодежи государства и организации авиационной школы в Осоавиахиме.

Нам необходимо подготовить и накопить в мирное время как можно больше летчиков кадров. В выполнении этой почетной задачи большую роль играет Осоавиахим. Оборонное общество имеет много аэродромов, в которых советская молодежь без отрыва от производства проходит первую стадию летного обучения.

Значительная часть летчиков военно-воздушных сил прошла предварительную летную учебу в аэродроме Осоавиахиме. В военных школах они начинают учебу сразу на боевых машинах.

Известные всей стране военные летчики, прошедшие чудеса мужества и отваги в боях за родину, Герои Советского Союза Пьянков, Курочкин, Герасимов, Вязьковский и множество других в Осоавиахиме получили первую закладку. Они отлично учились в аэродроме, отличниками пришли в строй сталинских соколов, отлично выполняли боевые задания.

В школах и клубов советские дети строят модели самолетов, самолетов, дирижаблей. Мы имеем среди ребят прекрасных, выдающихся конструкторов, таких, как Лия Вербица, модель которой пролетала 135 километров, или Вольга Бойков, построивший модель самолета, которая пролетала в воздухе около 70 часов.

Наши планеристы завоевали почти все международные рекорды. Не так давно рекордиста Ольга Калюкина пролетала на планере 749 километров, установив этим новый международный рекорд.

Огромное развитие в нашей стране получил парашютный спорт. Советские парашютисты завоевали ряд мировых рекордов.

В 1937 году тов. Байтатов установил мировой рекорд по прыжкам с парашютом прибором, прыгнул с высоты 11.037 метров. Этот рекорд до настоящего времени не перерыв ни одним парашютистом капиталистических стран.

В июне 1940 года трое отважных советских парашютистов товарищи Хархонцев, Романов и Петров совершили выдающийся прыжок, пролетев, не раскрывая парашюта, 8.848 метров с высоты 9.648 метров.

В июне 1940 года мастер парашютного спорта СССР майор тов. Хархонцев совершил блестящий рекордный прыжок с парашютом с высоты 13.025 метров. С такой высоты еще не спускался ни один парашютист в мире.

Советский Союз является поновером мирового рекордиста парашютистов и космических десантов.

Совершенно международной обстановке по крайности усложнена. Вторая империалистическая война разгорелась, итикая в свою кровавую орбиту войны и новые страны. Неизмеримо возросла опасность вооруженного нападения на отечество трудящихся всего мира — Советский Союз.

Ско, что в этих условиях нашей территории, связанной ответственностью является всемерно укрепление обороноспособности великой социалистической державы.

Товарищ Сталин унит нас крепить Красную Армию, Красный Флот, Красную Авиацию, Осоавиахим, «чтобы всякая «судачиха» и никакое фоксум наших великих врагов не могли заскочить на нас исподтишка».

Вся история развития советской авиации связана с именем товарища Сталина. Да бы ни летали наши летчики — над летными просторами суровой Арктики, над степями Монголии, над лесами и озерами Финляндии, над горными хребтами Кавказа, — везде и всюду они чувствуют отеческую заботу товарища Сталина. Сталин — знамя героической советской авиации.

Великий летчик нашего времени Валерий Чкалов в статье «Сталинская авиация» писал:

«Сталин с летчиками вместе. Летчик учится и делает мысли: быть отличником. Летчик готовит самолет — проверяет все, до последней заклепки. Летчик взлетает — вкладывает все умение, все мастерство, — об умении говорил Сталин. Летчик выполняет сложные фигуры — берет из машины все без остатка, — такую машину летчик не забудет. Летчик идет на посадку — гордый, счастливый сокол на родной родине — у него все в порядке, он с честью выполнил сталинское задание».

И если друг только посмеется напад на ястреба, как жестоко ползает: он в первой же схватке с этим отважным, безстрашным пленником сталинских орлов! Мы пойдем в бой с образом Сталина в сердце, и это даст нам безудержную смелость, безстрашную решимость, о которые разобьются любой враг».

Капитан В. НИКОЛЬСКИЙ. (НА СТРАЖЕ).

